

Cher Camarade,

L'acrobatie aérienne représente le plus grand défi auquel puisse répondre un pilote. Dans AcroJet, nous allons partager avec vous les moments passionnés, la prise de décisions au dixième de seconde, les craintes et les joies de véritables acrobates aériennes.

Si vous "écrasez" fréquemment, ne vous凹ez pas. Votre AcroJet est un avion nerveux, que ne pardonne pas les erreurs. Le secret de l'acrobate aérienne réussie est de s'entraîner avec précaution, en sécurité, judicieusement et, avant tout, à haute altitude. Ce n'est que beaucoup plus tard que vous allez pouvoir tenter vos acrobaties à faible altitude.

L'acrobate aérienne est un sport passionnant mais dangereux et qui n'attire pas encore toute l'attention qu'il mérite. Nous vous conseillons fortement d'aller voir une manifestation réelle, d'admirer les avions qui évoluent au-dessus de vous et de parler aux pilotes et au personnel au sol. Ainsi, vous apprendrez à apprécier et à aimer votre AcroJet davantage encore.

Cette simulation est dédiée aux pilotes de sport et de voltige, et aux "acrobates aériens" du monde entier. Nous avons voulu vous communiquer ce qu'ils ressentent chaque fois qu'ils grimper dans leur cockpit avant une compétition, ou même pour la simple joie de voler.

Bien qu'il n'existe encore actuellement aucun pentathlon ou décalathlon réel pour l'aviation sportive, la promotion incessante de l'acrobate aérienne et des sports de l'air produira peut-être ultérieurement des compétitions de cette nature. Dans l'intervalle, bien que cette simulation vise au réalisme, ne tentez surtout pas les manœuvres représentées ici dans un avion réel! Les pilotes qui s'y adonnent ont déjà des années de formation et d'expérience. Et même, seuls les meilleurs tenteront, dans la réalité, les manœuvres que vous allez voir - les acrobaties à faible altitude sont extrêmement dangereuses et ne laissent aucune place à l'erreur humaine ou aux parties mécaniques.

Avant tout, nous voulons que vous vous amusez. Nous nous sommes nous-mêmes bien amusés en créant ce produit et nous n'attendons plus qu'une chose: le plaisir d'une lutte amicale avec vous dans le cadre d'une compétition AcroJet.

Bons tonneaux!

William F. Denman, Jr.,
et le personnel de MICROPROSÉ.

OPTIONS INITIALES

AcroJet vous offre un vaste éventail de manifestations acrobatiques, d'options et de contrôles avant l'envol. Néanmoins, dans tous les cas, vous pouvez passer rapidement à l'option suivante en appuyant sur le bouton de tir de votre joystick. En outre, les commandes spéciales suivantes vous seront utiles:

RUNSTOP/RESTORE (réprise): Si vous maintenez la touche RUN STOP enfoncée et que vous appuyez ensuite sur la touche RESTORE, le programme complet reprend à partir du début... et de la mémorie (ensuite de recharger le disque)! Toutes les entrées sont oubliées, sauf les nouveaux noms figurant au Palmarès (voir le Palmarès WGSP au-dessous, qui vous donne tous les détails).

Titre et génériques

Lorsque AcroJet commence à se charger, vous allez voir un écran de titre rempli de couleurs.

Appuyez sur n'importe quelle touche: Une fois le programme chargé (le témoin de l'unité de disque s'éteint) un appui sur une touche quelconque vous envoie au Palmarès WGSP.

Démonstration automatique: Si vous n'appuyez sur aucune touche, la démonstration commence automatiquement. Un appui sur n'importe quelle touche vous renvoie à l'écran de titre.

Palmarès WGSP

Le Palmarès World's Greatest Sport Pilot (WGSP) (le Plus Grand Pilote de Sport du Monde) affiche les records battus par les meilleurs aviateurs du pentathlon et du décalathlon, ainsi que les meilleures scores des épreuves individuelles.

Appuyez sur n'importe quelle touche (sauf CTRL c) pour quitter cet écran et pour revenir à l'écran de titre.

CTRL c (remise à zéro): Si vous maintenez la touche CTRL enfoncée et que vous appuyez sur la touche C, tous les noms et les scores disparaissent deux Palmarès WGSP. Vous avez fait "table rase" et maintenant, vous pouvez commencer.

RUNSTOP RESTORE: Efface toutes les sélections et réinitialise le programme.

Inscription des pilotes

C'est là que vous vous inscrivez pour une épreuve, en sélectionnant soit le Décalathlon (les dix épreuves), soit le Pentathlon (cinq épreuves quelconques), une épreuve Unique ou une épreuve "Illimitée" (épreuve unique dans laquelle vous contrôlez l'activité, le temps et le jugement).

En déplaçant votre joystick vers le haut ou le bas, vous faites déplacer le curseur lumineux vers le haut et le bas de l'écran. L'épreuve que vous avez sélectionnée (Décalathlon, Pentathlon, épreuve Unique ou Illimitée) est indiquée par un "

Joystick vers la gauche/droite: Modifie la sélection indiquée par le curseur.

Tapez votre touche nom: Quand vous avez fini, appuyez une fois sur RETURN. Chaque nom est limité à huit caractères, y compris les espaces.

Le bouton de tir du joystick vous fait sortir de l'écran. N'appuyez dessus qu'à présent avoir fini vos sélections!

Sélection de l'épreuve "Illimitée"

Cet écran n'apparaît que si vous avez sélectionnée une épreuve "Illimitée".

Joystick vers le haut/bas: Fait déplacer le curseur vers le haut et le bas de l'écran.

Joystick vers la gauche/droite: Modifie/efface la sélection indiquée.

Non de l'épreuve: Vous pouvez taper jusqu'à 20 caractères, y compris les espaces. Quando vous avez fini, appuyez une fois sur RETURN.

Réglage du coefficient de difficulté: Vous pouvez modifier le coefficient de difficulté d'une épreuve à l'aide du joystick ou en entrant une nouvelle valeur au clavier. Les coefficients de difficulté vont de 1,0 (pour l'épreuve la plus facile) à 3,0 (pour l'épreuve la plus difficile). Tapez les chiffres appropriés dans l'espace mis en évidence sur l'écran.

Chronométrage ou non: Si vous sélectionnez une épreuve chronométrée, le temps qu'il vous faut pour l'achever devient une partie importante de votre score. Si vous sélectionnez une épreuve non chronométrée, l'opinion du juge compoterait largement dans votre score.

Commande du parcours: Vous pouvez sélectionner l'importe quel parcours en utilisant le menu correspondant.

Parcours 1 et 2: Quatre pyramides (NE, SE, NO, SO). Parcours 3 et 4: Deux "portes" côté à côté au sud-est de l'aérodrome. Parcours 5: Deux "portes" à l'est et à l'ouest de l'aérodrome. Parcours 6: Trois "portes" au nord-est, au sud-est et à l'ouest de l'aérodrome. Parcours 7: Une "porte" à l'est et à l'ouest de l'aérodrome. Parcours 8: Piste d'atterrissement unique. Parcours 9: Deux "portes" à l'est et à l'ouest de l'aérodrome.

Un appui sur la commande de tir du joystick vous fait sortir de l'écran. N'appuyez dessus qu'à présent avoir fini vos sélections!

Sélection des épreuves

C'est à ce point que vous pouvez examiner ou sélectionner les épreuves de la compétition. Si vous vous dirigez vers le Pentathlon, sélectionnez cinq épreuves quelconques. Si vous vous dirigez vers le Décalathlon, vous devez sélectionner les dix épreuves. Si vous sélectionnez moins, d'autres épreuves seront sélectionnées pour vous.

Les flèches que vous voyez sur les côtés signalent les épreuves sélectionnées: vous pouvez déplacer le curseur vers le haut et le bas pour sélectionner ou "désélectionner" différentes épreuves.

Joystick vers le haut/bas: Fait déplacer le curseur vers le haut et le bas de l'écran.

Joystick vers la gauche/droite: Sélectionne ou supprime une épreuve. Vous pouvez également sélectionner une épreuve en entrant son numéro au clavier (tapez 0 pour l'épreuve 10, + pour l'épreuve 11 - les valeurs implicites normales).

IMPORTANT: Avant de sélectionner une nouvelle épreuve, vous devez en "désélectionner" une autre (amelez le curseur jusqu'à l'épreuve et donnez un petit coup de joystick vers la gauche ou la droite).

Autorisation de vol

Et maintenant, vous êtes prêt à décoller. Vous pouvez sélectionner le niveau de difficulté météorologique et de performance "jet". Plus vous augmentez le niveau de difficulté, plus vous obtiendrez de points.

Joystick vers le haut/bas: Déplace le curseur vers le haut et le bas de l'écran.

Joystick vers la gauche/droite: Modifie/efface la sélection mise en valeur sur l'écran.

Difficulté: Vous pouvez sélectionner quatre niveaux différents de conditions de vent. Le plus bas est pour les débutants. Il vous permet d'atterrir et de décoller sur la piste, et de voler à travers les pyramides sans avare.

Performance "jet": Vous pouvez sélectionner quatre niveaux différents de performance pour votre appareil. Au niveau le plus élevé, les commandes sont extrêmement sensibles (comme elles seraient dans la réalité) tandis que, aux niveaux plus bas, les commandes sont moins sensibles, ce qui vous donne davantage de temps pour vous rendre compte de vos erreurs et y remédier.

Plus vos conditions météorologiques et de performance sont élevées, plus le jeu devient passionnant et vous recevez de points pour cette épreuve.

Démarrage au sol ou en l'air: Un démaragement au sol signifie que chaque épreuve débute au décollage et se termine à l'atterrissement. Un démaragement en l'air signifie que toutes les épreuves commencent en l'air et que toutes les épreuves sauf les épreuves d'atterrissement peuvent se terminer en l'air également. Le démaragement en l'air permet aux débutants de faire des tentatives sans avoir à se familiariser au préalable avec les décollages et les atterrissages. Néanmoins, toutes les modifications appropriées apportées au score pour un démaragement en l'air, une pénalité supplémentaire de 12% de vos points est applicable chaque fois que vous démarrez en l'air.

F - Cf. Standings: Si vous appuyez sur F3, vous pouvez voir où en est la compétition jusqu'ici. Un appui sur n'importe quelle touche vous renvoie à l'écran d'autorisations de vol.

Le bouton de tir du joystick vous fait sortir de l'écran et commander votre vol (une fois que vous avez débloqué les commandes, voir ci-dessous). N'appuyez sur le bouton de tir qu'après la fin de vos sélections!

F - Cf. Hall of Fame (Palmarès): Si vous appuyez sur F5, vous pouvez passer en revue les "registres de records". Un appui sur une touche quelconque vous ramène à l'écran d'autorisations de vol.

Verrouillage des commandes numériques

IMPORTANT: Vous devez déverrouiller vos commandes!

Votre AcroJet est équipé d'un système de verrouillage microélectronique évolutif qui rend toutes vos commandes inopérantes. Le système de verrouillage affiche une courte phrase indiquant un message de texte dans la partie du panneau de versions). VOUS DEVEZ Y REPONDRE EN DONNANT LE CODE DE VERROUILLAGE A TROIS CHIFFRES CORRECT.

Décochez le code correct. Tapez les trois chiffres et appuyez sur RETURN. Si le code est erroné, votre AcroJet sera moins performant.

Par exemple: Votre AcroJet peut afficher la couleur de verrouillage bordeaux ("Bordeaux" pour les Anglais). Trouvez le code - c'est 025. Tapez les chiffres 0, 2 et 5 et enfin appuyez sur RETURN. Votre AcroJet est maintenant déverrouillé et peut être utilisé.

Ne l'oubliez pas: Vous devez faire correspondre la couleur au numéro de code approprié. Sans quoi, votre AcroJet sera moins performant.

En appuyant sur le bouton de tir de votre joystick, vous sortez de l'écran.

N'appuyez dessus qu'après vous être assuré que vous avez le code de verrouillage correct.

LE CODE COULEUR DE VERROUILLAGE SE TROUVE AU VERSO

Jugement "Illimité"

Lorsque chaque pilote termine une épreuve "illimitée", sa performance va être jugée comme elle le serait en réalité. Les compétiteurs peuvent se juger mutuellement ou être évalués par un juge (ou un panel de juges) séparé qui examine tous les compétiteurs; ils sélectionnent chacun un score puis entrent leur score moyen (dans la réalité, ces compétitions sont jugées par un panel).

Points décernés par les juges: Les juges donnent un score situé entre 1,0 et 9,9. Le score le plus bas est 1,0, le plus élevé 9,9.

Si une épreuve n'est pas jugée, entrez 9,9 pour tous les compétiteurs.

Si une épreuve a été chronométrée et jugée, NE JUGEZ PAS le temps pris par le compétiteur. En effet, les temps comparatifs sont automatiquement inclus dans les scores de toutes les épreuves chronométrées. Le jugement est basé, purement et simplement, sur la qualité des performances et jamais sur la durée.

Un appui sur le bouton de tir du joystick vous fait sortir de l'écran. N'appuyez dessus qu'une fois que vous êtes certain que le score est correct.

Récapitulatif des scores

Ce récapitulatif apparaît après chaque épreuve de vol et indique le score correspondant à cette épreuve (y compris le jugement, s'il s'agit d'une épreuve "illimitée"). Si l'épreuve est terminée, un appui sur une touche quelconque affiche les positions définitives. Sans quoi, vous avez trois options:

F5 - See Hall of Fame: Ceci vous permet de réexaminer le Palmarès. Ensuite, un appui sur une touche quelconque vous renvoie à l'écran des Autorisations de vol.

Un appui sur le bouton de tir du joystick vous fait sortir de l'écran. Appuyez dessus quand vous avez fini.

MicroJet

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse. Il est basé sur l'AcroJet et offre une expérience de vol très similaire.

MicroJet est un jeu de vol de simulation aérienne développé par MicroProse.

EPREUVES DES COMPETITIONS ACROJET

Toutes les compétitions AcroJet sont chronométrées. Les concurrents "sérieux" devraient sélectionner un départ au sol. L'horloge commence à compter au moment où leur avion traverse la ligne repère de la piste, et s'arrête lorsque l'avion s'arrête à nouveau au sol. Un atterrissage doit inclure la traversée de la ligne repère de la piste en sens sud-nord. Ceci signifie que tous les atterrissages sont des atterrissages vers le bas (si vous atterrissez en sens nord-sud, vous atterrissez avec le vent arrière puisque les vents prédominants soufflent à partir du nord).

Un bon concurrent planifie un itinéraire à partir du décollage jusqu'à l'épreuve, et un autre à partir de la fin de l'épreuve jusqu'à l'atterrissement. La plupart des épreuves vous laissent à faible altitude dans un appareil volant rapidement. Vous préferez donc peut-être terminer par une montée brève mais abrupte avant d'attaquer l'approche "finale" avant l'impact. Ceci vous aide à réduire votre vitesse et à vous aligner comme il convient. Malheureusement, cela prend un peu plus de temps (mais pas autant que si vous vous approchez de la piste trop rapidement pour atterrir et que vous obligez de recommencer)!

Début d'épreuve en vol: Les pilotes moins ambitieux sont autorisés à commencer leur épreuve en vol. Vous débutez à 250 pieds et vous vollez au-dessus de la piste. Lorsque l'avion traverse la ligne repère de la piste (une fraction de seconde plus tard) le chronomètre démarre. A la fin de l'épreuve, vous suivez de vol à nouveau au-dessus de la ligne repère en direction sud-nord, pour terminer l'épreuve. Étant donné que la ligne de repère est une cible très petite et difficile à détecter, velez bas et utilisez l'ombre de l'avion pour vous aider à la traverser.

Epreuves d'atterrissement: les épreuves d'atterrissement (atterrissement de précision et simulation d'atterrissement moteur) exigent toujours que vous finissiez l'épreuve au sol même si vous la débutez en vol. En outre, votre score dépend de votre distance par rapport à la ligne repère.

Points de contrôle: Chaque épreuve comporte un certain nombre de points de contrôle (checkpoints) que vous devez passer pour réussir. Tous les points de contrôle sont enumérés dans la section des Exigences relatives à l'épreuve. En vol, vous verrez le record de l'écran clignoter brièvement en bleu chaque fois que vous passez avec succès un point de contrôle.

Points de contrôle manqués: Vous devez traverser les points de contrôle dans l'ordre approprié. Si vous manquez un, vous pouvez tourner et faire une nouvelle tentative pour poursuivre l'épreuve à partir de ce point.

Crash: Si vous vous écrasez durant une épreuve, vous obtenez un petit score partiel correspondant aux points de contrôle que vous avez passés. Néanmoins, ce score est si petit qu'il vaut mieux voler avec un peu plus de précautions et terminer l'épreuve. En cas de crash dans le Pentathlon et le Décatlon, vous avez le droit de continuer dans les autres épreuves. Dans la vie réelle, évidemment, l'état de l'avion et de son pilote pourront bien interdire toute autre compétition.

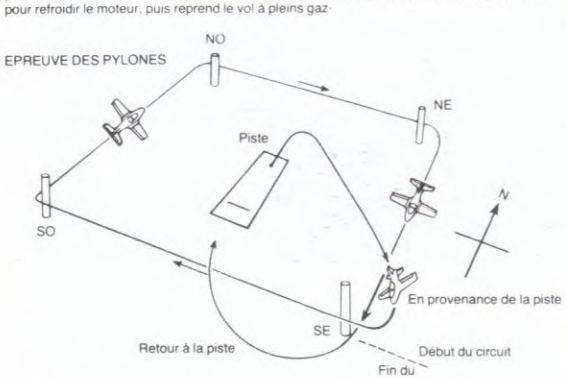
NOTE IMPORTANTE: Le schéma de la piste qui se trouve sur la carte du cockpit est beaucoup plus grande que la piste réelle, aux fins de lisibilité. Quand vous volerez avec l'aide de la carte du cockpit, dirigez-vous au moyen de la ligne repère CENTRALE de la piste, et NON LES BORDS.

Epreuve des pylônes

Coefficient de difficulté: 1,0

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit passer à l'extérieur des pylônes dans l'ordre suivant: pylône SE d'abord puis pylône SO, pylône NO, pylône NE et finalement pylône SE à nouveau. Le compétiteur doit ensuite revenir sur la piste.

Remarques: Cette épreuve est, en réalité, purement et simplement une course aérienne. Pour réussir, vous devez planifier pour pouvoir voler sur une distance minimum à la vitesse maximale. Ceci signifie que vous devez amorcer vos tournées autour des pylônes d'au moins que possible, et que vous devez voler très au sol (tout gain d'altitude coûte du temps et de la vitesse). En général, les pilotes réalisent cette épreuve entière à pleins gaz. N'oubliez pas de surveiller votre EGT – si la température du moteur excède 700° vous allez le perdre! Juste avant cette catastrophe, un bon pilote coupe les gaz brièvement (jusqu'au No. 7) pour refroidir le moteur, puis reprend le vol à pleins gaz.



Slalom

Coefficient de difficulté: 1,5

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit voler autour des pylônes, du nord au sud et dans l'ordre suivant: NO, NE, SO, SE puis à nouveau le pylône NO, après quoi il doit revenir à la piste.

Remarques: Cette épreuve est une autre course aérienne, mais elle exige beaucoup plus d' entraînement. Il est facile de passer du mauvais côté d'un pylône ou de se trouver désorienté par un virage serré et de voler vers la mauvaise piste. Si vous manquez un pylône, vous pouvez toujours tourner autour lui puis exécuter la manœuvre correcte. Il ne vous reste plus qu'à poursuivre. Un compétiteur intelligent planifie, avant l'épreuve, les caps correspondant à chaque branche du vol.

SLALOM

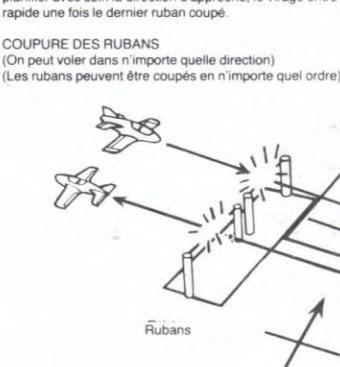


Coupe des rubans

Coefficient de difficulté: 1,7

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit couper les deux rubans de 7,5 cm puis revenir à la piste. Les rubans peuvent être coupés dans n'importe quel ordre et à partir de n'importe quelle direction.

Remarques: Il s'agit là d'une épreuve traditionnelle et bien connue, qui exige un vol à faible altitude extrêmement précis pour atteindre le niveau approprié, sans oublier de planifier un cap qui évite à l'avion de rentrer dans les poteaux. Le secret de cette épreuve est de planifier avec soin la direction d'approche, le virage entre les coupures et un atterrissage rapide une fois le dernier ruban coupé.



Coupe des rubans en vol inverse

Coefficient de difficulté: 2,4

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit couper les deux rubans de 7,5 cm en vol inverse, puis revenir sur la piste. Les rubans peuvent être coupés dans n'importe quel ordre et à partir de n'importe quelle direction.

Remarques: Cette épreuve semble identique à l'épreuve de coupe des rubans ordinaire, mais les apparences sont trompeuses. Le vol inverse est particulièrement difficile. Les commandes d'attitude (cabrage et piquet) sont inversées. Une fois que le concurrent s'est familiarisé avec le vol inverse, les deux épreuves prennent aussi peu de temps, le succès couronnant alors les efforts du pilote qui arrive à effectuer les transitions entre le vol normal et le vol en inversion le plus rapidement. Il y a plus d'une manière de passer rapidement de l'attitude de décollage au vol en inversion, puis du vol en inversion à l'attitude d'atterrissement.

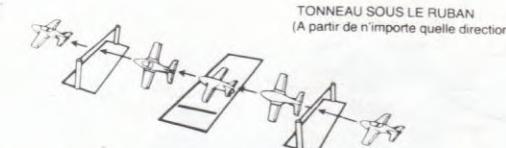


Tonneau sous les rubans

Coefficient de difficulté: 2,2

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit passer sous l'une des "portes", vous devez grimper légèrement pour pouvoir faire en toute sécurité un tonneau en descendant, puis redescendre de l'altitude pour passer sous la seconde "porte". Si vous voliez lentement, vous avez plus de temps pour effectuer votre tonneau et piquer sous la seconde "porte", mais ne voliez pas trop lentement; cela peut être fatal pendant le tonneau proprement dit.

Remarques: Cette épreuve est extrêmement difficile étant donné que, entre les "portes", vous devez grimper légèrement pour pouvoir faire en toute sécurité un tonneau en descendant, puis redescendre de l'altitude pour passer sous la seconde "porte". Si vous voliez lentement, vous avez plus de temps pour effectuer votre tonneau et piquer sous la seconde "porte", mais ne voliez pas trop lentement; cela peut être fatal pendant le tonneau proprement dit.



Course sous les rubans

Coefficient de difficulté: 2,0

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit passer sous les trois "portes" dans l'ordre approprié: tout d'abord la "porte" NE, d'est en ouest, puis la port O d'ouest en est, et finalement la port SE d'est en ouest, il doit ensuite revenir à la piste. Le compétiteur doit passer SOUS le ruban de la "porte", – si le coupe, c'est un échec.

Remarques: Il s'agit là de la course aérienne AcroJet la plus difficile, étant donnée qu'il faut réconcilier le désir de faire des virages serrés à travers les portes avec la faible altitude de vol et le fait qu'un bout d'aile risque de toucher le ruban si vous traversez la "porte" avec un virage sur l'aile trop accentué. Pour réussir, vous devez terminer vos virages avant les portes, c'est-à-dire que votre trajectoire entre les portes doit être prolongée. Certains compétiteurs ont essayé des demi-boucles au lieu des virages conventionnels, puisqu'il est parfaitement admis de traverser les "portes" en vol inversé.

COURSE SOUS LES RUBANS

Coefficient de difficulté: 2,0

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit passer sous les trois "portes" dans l'ordre approprié: tout d'abord la "porte" NE, d'est en ouest, puis la port O d'ouest en est, et finalement la port SE d'est en ouest, il doit ensuite revenir à la piste. Le compétiteur doit passer SOUS le ruban de la "porte", – si le coupe, c'est un échec.

Remarques: Il s'agit là de la course aérienne AcroJet la plus difficile, étant donnée qu'il faut réconcilier le désir de faire des virages serrés à travers les portes avec la faible altitude de vol et le fait qu'un bout d'aile risque de toucher le ruban si vous traversez la "porte" avec un virage sur l'aile trop accentué. Pour réussir, vous devez terminer vos virages avant les portes, c'est-à-dire que votre trajectoire entre les portes doit être prolongée. Certains compétiteurs ont essayé des demi-boucles au lieu des virages conventionnels, puisqu'il est parfaitement admis de traverser les "portes" en vol inversé.

Atterrissage moteur à l'arrêt

Coefficient de difficulté: 2,0

Exigences: Après avoir quitté la piste, le compétiteur doit monter jusqu'à 2.000 pieds au moins, mettre son moteur au ralenti (appuyez sur 0) pendant que vous êtes au-dessus de la piste, cap au nord, et effectuer un atterrissage en vol plane sur la piste. Les exigences d'atterrissement et le score sont identiques à ceux de l'atterrissement précis, sauf que l'emploi du moteur après sa mise à l'arrêt produit un score extrêmement bas.

Remarques: Un atterrissage moteur à l'arrêt est identique à un atterrissage ordinaire. Le point qui se trouve à 2.000 pieds au nord, au-dessus de la piste, est dénommé "point haut".

A part de ce point, vous descendez en spirale sur 180° jusqu'à la position dénommée "point bas". Le "point bas" se trouve généralement à une altitude approximative de 1.000 pieds, altitude à partir de laquelle un virage vers la piste, et vous atterrissez.

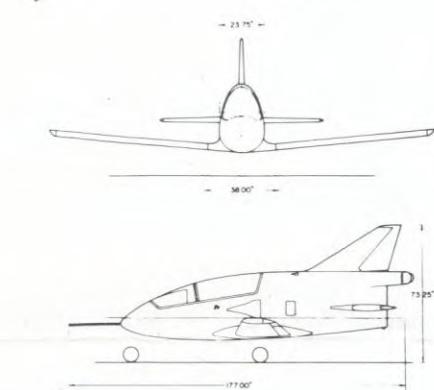
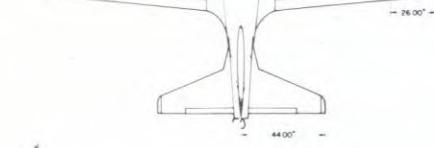
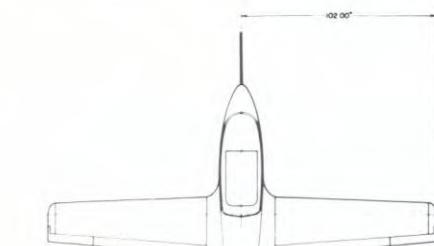
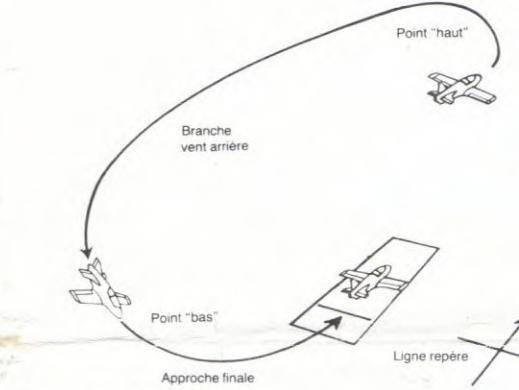
C'est l'ampleur du point virage qui contrôlera votre perte d'altitude entre le "point haut" et le "point bas", plus votre virage est large, plus vous prenez de temps pour atteindre le point bas, et plus vous perdez d'altitude.

L'arrêt de moteur simulé (SO) est beaucoup plus qu'une simple acrobatie – c'est également une importante leçon que doit apprendre tout pilote de sport. En effet, durant sa carrière, il est fort probable que l'isubira une panne de moteur et qu'il faudra faire atterrir son avion sans s'écraser sur le champ ou la route le plus proche.

ATTERRISSAGE MOTEUR A L'ARRET

Moteur arrêté à 2.000 pieds au-dessus de la piste

Point "haut"



AVIATION DE SPORT

Hier

Un individualisme audacieux a toujours été la caractéristique principale des aviateurs, même lors du premier vol motorisé à Kitty Hawk le 17 décembre 1903. Les premiers aviateurs étaient souvent des concepteurs et des mécaniciens aussi bien que des pilotes. La structure et le groupe propulseur étaient parfois modifiés quelques minutes avant le décollage. Le pilote était une profession pour les intrepides et ceux qui aimait l'épreuve et l'atmosphère des aérodromes ressemblait assez à celle d'un cirque. En 1914, Lincoln Beachey offrait ses services aux loires et aux grandes villes: un looping pour 500 dollars et 200 dollars de plus pour chaque boucle additionnelle qu'il pouvait exécuter. Beachey lui-même fut tué un an plus tard lorsque ses ailes s'affondrèrent durant une manœuvre en S divisé au-dessus de la baie de San Francisco. A cette époque, les pilotes n'avaient pas de parachute.

La Première Guerre Mondiale allait donner aux avions un emploi pratique; néanmoins, l'aviation de sport était alors dans sa période d'or. Les démonstrations de pilotage étaient courantes et populaires, et les "barnstormers" étaient devenus des héros nationaux. Les "barnstormers" étaient des pilotes qui effectuaient des démonstrations aériennes et des performances acrobatiques dans des zones rurales et isolées. Ils étaient également connus pour leur habileté à faire des loops et des figures acrobatiques impressionnantes. Les démonstrations de pilotage étaient courtes et spectaculaires, mais elles étaient également courtes et spectaculaires. Les "barnstormers" étaient également connus pour leur habileté à faire des loops et des figures acrobatiques impressionnantes. Les démonstrations de pilotage étaient courtes et spectaculaires, mais elles étaient également courtes et spectaculaires.

Dans les épreuves acrobatiques réelles, ce sont les juges qui décident de la qualité des manœuvres. Dans l'épreuve "illimitée" vous et vos amis pouvez vous juger mutuellement et établir vos performances avec une échelle qui va de 1,0 (le score le plus bas possible) à 9,9 (le score parfait). Au cas où votre épreuve est chronométrée mais non jugée, vous donnez toujours au concurrent un score de 9,9. Nous soulignons qu'une épreuve peut être chronométrée et jugée si vous le désirez.

Si vous commencez votre épreuve "illimitée" en vol, elle se termine immédiatement chaque fois que vous traversez la ligne repère en direction sud-nord durant l'épreuve. Par conséquent, nous vous recommandons de ne pas commencer les épreuves "illimitées" en vol, mais plutôt au sol.

Le Score

Quoiqu'il arrive, les pilotes reçoivent un petit score de consolation s'ils ont volé correctement et ont terminé intacts. Plus vos épreuves sont difficiles, plus votre score est élevé. En outre, vous obtenez des points supplémentaires si vous voliez mauvais temps et si votre performance est plus réaliste. Néanmoins, le principal facteur qui vous garantit un score élevé (et le facteur principal quand tous les autres scores sont égaux) est le temps. Il y a, évidemment, des exceptions.

Dans les épreuves d'atterrissement (Atterrissage précis et Moteur coupé) la distance entre le point d'impact et la ligne repère est critique en ce qui concerne le score. Tous les centimètres comptent!

Dans l'épreuve "illimitée" avec jugement, l'opinion des juges peut s'avérer très importante, surtout si l'épreuve n'est pas chronométrée. Dans une épreuve chronométrée et jugée, le chronométrage est légèrement plus important que la décision des juges.

Pour finir, dans toute épreuve débutant en vol, les scores relatifs au temps sont ajustés en fonction des conditions au début et à l'arrêt. En outre, les pilotes qui commencent leur épreuve en vol perdent des points supplémentaires.

En cas de crash, ou si vous atterrissez avant d'avoir terminé votre épreuve, vous gagnez quelques points. Si vous faites des erreurs pendant l'épreuve, vous pourrez les reprendre jusqu'à ce que vous ayez terminé correctement. La seule pénalité est une question de temps. Néanmoins, n'oubliez pas de garder l'œil sur votre carburant – le BD-5 consomme son essence suffisamment pour la suite.

Nous espérons que vous aurez plaisir à lire ce guide de survie pour l'aviation de sport.

Le Pentathlon et le Décatlon WGSP

La compétition AcroJet WGSP (World's Greatest Sport Pilot) regroupe cinq épreuves quelconques (le Pentathlon) ou les six épreuves (pour le Décatlon). Étant donné que les scores sont ajustés en fonction de la difficulté, vous obtiendrez peut-être votre score le plus élevé pour le Pentathlon en sélectionnant les épreuves les plus difficiles.

Major Bill

Outre les scores décernés aux compétiteurs, vous allez voir apparaître un score pour Major Bill. Major Bill est un Diplômé de l'Air Force Academy des U.S.A. et un vrai pilote de guerre de l'U.S. Air Force, il est en effet le seul à avoir terminé les 100 heures de vol nécessaires pour l'obtenir. Il a également été nommé "Major Bill" pour ses performances dans les épreuves de vol MicroProse et sera heureux de vous parler de ce qu'il a fait de mieux dans ces épreuves.

Major Bill a été nommé "Major Bill" pour ses performances dans les épreuves de vol MicroProse et sera heureux de vous parler de ce qu'il a fait de mieux dans ces épreuves.

Major Bill a été nommé "Major Bill" pour ses performances dans les épreuves de vol MicroProse et sera heureux de vous parler de ce qu'il a fait de mieux dans ces épreuves.

Major Bill a été nommé "Major Bill" pour ses performances dans les épreuves de vol MicroProse et sera heureux de vous parler de ce qu'il a fait de mieux dans ces épreuves.